

Załącznik do uchwały nr ... Rady Ministrów
z dnia ... 2023 r. (M.P. poz. ...)

Program wieloletni

Kompleksowe zagospodarowanie

Odry środkowej



Słowniczek

DWW	Droga Wodna Dolnej Wisły obejmująca odcinek Gdańsk-Toruń w przebiegu międzynarodowej drogi wodnej E40
E30	międzynarodowa droga wodna E30 – łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie
KPŻ2030	<i>Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030</i>
MDW	międzynarodowa droga wodna
ODW	Odrzańska Droga Wodna
OZE	odnawialne źródła energii
PGW WP	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Porozumienie AGN (AGN)	<i>Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym</i>
PPI	Program planowanych inwestycji w gospodarce wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
PPSS	<i>Program Przeciwdziałania Skutkom Suszy</i>
Program	Program wieloletni pn. <i>Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej</i>
PZRP	plany zarządzania ryzykiem przeciwpowodziowym
Rozporządzenie TEN-T	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.)
SOR	<i>Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i>
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transeuropejska Sieć Transportowa)
UE	Unia Europejska
Wąskie gardła	miejsca limitujące żeglugę, obejmujące m.in. odcinki szlaków wodnych o zbyt małej głębokości tranzytowej, zbyt małe prześwity pod mostami drogowymi i kolejowymi i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną czy niewydajne śluzy

Spis treści

Słowniczek	2
1. Założenia programu wieloletniego pn. <i>Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej</i>	4
2. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	7
2.1 Ramy prawne	7
2.2 Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	8
2.3 Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi.....	9
2.4 Inne dokumenty planistyczne	12
3. Diagnoza	14
3.1 Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa.....	14
3.2 Stan infrastruktury hydroenergetycznej.....	18
3.3 Diagnoza zasobów wodnych	19
3.4 Wnioski z diagnozy społeczno-gospodarczej	21
4. Cel i zakres interwencji.....	25
4.1 Cel główny i logika interwencji	25
4.2 Cele szczegółowe i zakres interwencji	25
4.3 Kierunek interwencji i priorytety	26
4.4 Cel szczegółowy 1 – Wzmocnienie integracji portów morskich Szczecin i Świnoujście z zapleczem lądowym	27
4.5 Cel szczegółowy 2 – Zwiększenie produkcji hydroenergii.....	29
4.6 Cel szczegółowy 3 - Poprawa funkcjonowania gospodarki wodnej w ujęciu regionalnym ...	30
5. Wpływ realizacji Programu na środowisko	31
6. System realizacji	32
7. System monitorowania	33
8. Plan finansowy	36
9. Spis map, wykresów, tabel i schematów, źródła zdjęć	37

1. Założenia programu wieloletniego pn. *Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej*

Program wieloletni pn. *Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej* jest programem wieloletnim, o którym mowa w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.).

Przygotowanie Programu jest wypełnieniem obowiązków ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wskazanych w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097, z późn. zm.). Zgodnie z przepisami przedmiotowej ustawy, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej jest zobowiązany do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju.

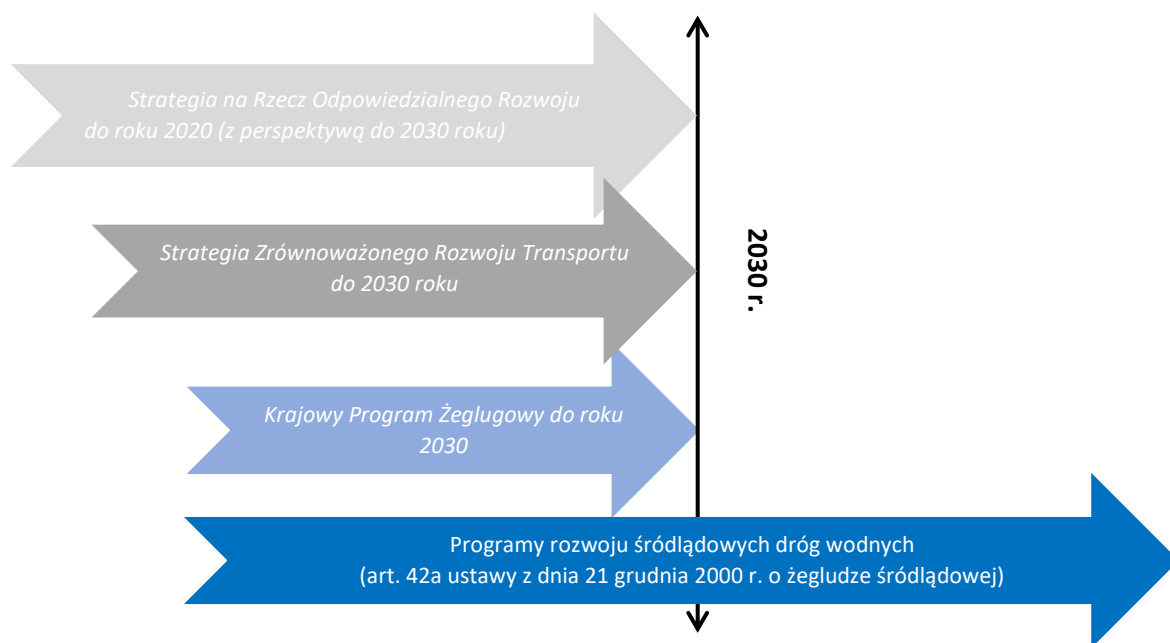
Plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym

Dokument będący planem lub programem rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym przygotowywanym przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej powinien zawierać (zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej):

- opis istniejącego stanu śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym wymagających przebudowy lub modernizacji wraz z opisem brakujących odcinków śródlądowych dróg wodnych istotnych dla osiągnięcia celu,
- opis planowanych przedsięwzięć polegających na przebudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym wraz z opisem planowanych nowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym,
- szacunkowe koszty realizacji planowanych przedsięwzięć wraz z harmonogramem ich realizacji.

Program jest również instrumentem wdrożeniowym polityki rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego określonym w *Krajowym Programie Żegludowym do roku 2030*, w którym wskazano logikę funkcjonowania programów dla przedmiotowego sektora w ramach polityki rozwoju kraju.

Wykres 1. Logika funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju



Źródło: Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (projekt z 6 lipca 2022 r.).

W KPŻ2030 określono działania sektorowe i zadania inwestycyjne na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Wiśle na odcinku od Gdańska do Torunia. Celem zapewnienia kontynuacji działań zrealizowanych w ramach KPŻ2030 niezbędne jest przygotowanie programu wieloletniego, który zapewni warunki żeglugowe na drogach wodnych pozwalające na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego i turystyki wodnej.

Wdrożenie postanowień dokumentu będzie komplementarne z działaniami przewidzianymi w ramach realizacji KPŻ2030, tj. realizacja projektów inwestycyjnych na liście podstawowej¹, mających na celu rewitalizację istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej na ODW. Zwiększenie dostępności transportowej ODW wymaga dodatkowo działań ukierunkowanych na budowę nowej infrastruktury hydrotechnicznej i podniesienie, tam gdzie jest to uzasadnione i możliwe, parametrów nawigacyjnych.

Dokument wypełnia również zobowiązania wskazane w kamieniach milowych KPŻ203 (cel szczegółowy 3) określonych numerami:

- 3a – przeprowadzenie procedur Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (termin realizacji: 2024),
- 3f – opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych (termin realizacji: 2028).

Organem odpowiedzialnym za realizację powyższych działań jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

¹ W KPŻ2030 działania inwestycyjne na Odrze polegały na odbudowie lub modernizacji istniejącej infrastruktury liniowej i punktowej (projekty z nr 1-5 oraz 9-10 z załącznika nr 1 do KPŻ2030 Indykatoryjna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030). Projekty te zostały przewidziane do współfinansowania ze środków UE – Polityka spójności, na lata 2021-2027.

Podstawowymi przesłankami przy projektowaniu polityki rozwoju sektora żeglugi śródlądowej w obszarze infrastrukturalnym jest określenie priorytetowych kategorii wsparcia: działania na istniejącej infrastrukturze (rewitalizacja, modernizacja, utrzymanie) i tam gdzie to zasadne i konieczne budowa nowej infrastruktury. Przy formułowaniu pierwszych założeń projektu *Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej* przeanalizowano możliwości budowy 27 stopni wodnych.

Mając na uwadze planowane i realizowane działania rewitalizacyjne na Odrze ustalono, że zakres interwencji powinien również obejmować budowę nowej infrastruktury hydrotechnicznej. Z pierwotnie planowanych stopni wodnych, w oparciu o przesłankę wpływu na cele polityki żeglugowej, wybrano 2 stopnie – Lubiąż i Ścinawa. Projektowany Program zastąpi więc dotychczasowy projekt *Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej*.

2. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

2.1 Ramy prawne

Dokument stanowi program wieloletni w rozumieniu **art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych**. Programy wieloletnie ustanawiane są przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów. Ustanawiając program wskazuje się jego wykonawcę.

Jednocześnie, na podstawie **rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa** (Dz. U. poz. 1579), inwestycje wskazane w Programie finansowane z budżetu państwa muszą spełniać wymogi określone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. *w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa*. Należy wskazać konieczność szczególnego uwzględnienia zasady, że łączna kwota środków z budżetu państwa nie może być wyższa niż wartość kosztorysowa inwestycji określona przy rozpoczęciu jej realizacji, obejmująca koszty przygotowania do realizacji, koszty robót budowlanych, koszty nadzoru nad wykonywaniem robót budowlanych i koszty pierwszego wyposażenia, oraz z uwzględnieniem warunków dokonywania wydatków przez państwowe jednostki budżetowe i zasad udzielania dotacji na realizację inwestycji innym jednostkom.

Program przygotowany jest zgodnie z:

- art. 6 ust. 1 pkt 1 **ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej** – zgodnie z którym minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej jest organem naczelnym administracji żeglugi śródlądowej odpowiadającym za dział administracji żegluga śródlądowa,
- art. 42 ust. 4 **ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej** – zgodnie z którym przepisy rozporządzenia w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych określają: szczegółowy sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, podział śródlądowych dróg wodnych na klasy, podział na śródlądowe drogi wodne o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym, warunki eksploatacyjne i projektowe dla poszczególnych klas śródlądowych dróg wodnych,
- art. 42a **ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej** – zgodnie, z którym minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odpowiedzialny jest za opracowanie programów rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą do zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju,
- art. 166 ust. 4 pkt 1 **ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne** (Dz. U. z 2022 r. poz. 2625, z późn. zm.) – zgodnie z którym minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej uzgadnia i opiniuje strategie, dokumenty planistyczne oraz inwestycje związane z drogami wodnymi i ich parametrami nawigacyjnymi,
- **ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju** – zgodnie z którą programy wieloletnie, o których mowa w przepisach o finansach publicznych są programami rozwoju.

Realizacja planowanych działań w ramach programu wieloletniego pn. *Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej* jest spójna ze strategiami politycznymi i sektorowymi dla Polski oraz UE oraz została ujęta w dokumentach strategicznych i planistycznych.

2.2 Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi

Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN)

W dniu 6 marca 2017 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał akt ratyfikacji *Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym* (AGN). Na jego mocy Polska wyraża intencję do zapewnienia na wymienionych w Porozumieniu drogach wodnych warunków nawigacyjnych odpowiednich dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności.

Porozumienie AGN opiera się na przekonaniu, że transport wodny śródlądowy odgrywa znaczącą rolę w rozwoju transportu międzynarodowego w Europie, dlatego potrzebne jest zapewnienie jednolitych standardów sieci śródlądowych dróg wodnych, które będą:

- jednorodne, tj. odpowiednie dla standardowych statków i zestawów pchanych (formacja statków, pchacz lub holownik i barka bez napędu),
- zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, dzięki sieci kanałów i szlaków przybrzeżnych,
- zdolne do przyjęcia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości sieci dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju we wszystkich krajach europejskich.

Porozumienie AGN stanowi skoordynowany plan rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, realizowany przez strony Porozumienia w ramach swoich programów strategicznych dla żeglugi śródlądowej. Sieć składa się ze śródlądowych dróg wodnych i szlaków przybrzeżnych wykorzystywanych przez statki morsko-rzeczne oraz portów zlokalizowanych na ww. drogach i szlakach².

Drogi wodne klasyfikuje się w oparciu o wymiary fizyczne – poziome statku, w szczególności w oparciu o jego szerokość³. Do dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym zalicza się szlaki spełniające podstawowe kryteria techniczne:

- pozwalają na żeglugę statków o minimalnych wymiarach 80 m x 9,5 m,
- zapewniają głębokość tranzytową (zanurzenie statków) co najmniej 2,5 m i prześwit pod infrastrukturą krzyżującą się na poziomie co najmniej 5,25 m, z tym że dla istniejących dróg wodnych regulacje Porozumienia AGN pozwalają na wprowadzenie ograniczeń w głębokości tranzytowej i wysokości prześwitu – dopuszczenie mniejszej głębokości i niższego prześwitu.

W przypadku kryteriów operacyjnych Porozumienie AGN wskazuje na konieczność dążenia do zapewnienia jak najdłuższych sezonów żeglugowych (okresów nawigacyjnych). Ewentualne przerwy są dopuszczalne w okresie zimowym i na skutek remontów, napraw i innych prac podejmowanych na obiektach hydrotechnicznych (śluzach). W okresie niskich stanów wód należy dążyć do utrzymania głębokości tranzytowej na poziomie 1,2 m. Dodatkowo należy zapewnić jak najdłuższą obsługę śluz – celem jest zapewnienie 24-godzinnej pracy w tygodniu roboczym.

Jedną z trzech dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, ujętych w Porozumieniu AGN, jest MDW E30, która na terenie Polski jest tożsama z przebiegiem Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin-Kostrzyn n. Odrą – Ujście Nisy Łużyckiej – Wrocław – Opole – Kędzierzyn-Koźle – Kanał Gliwicki – Gliwice. Wspomniany dokument wskazuje również lokalizację 12 portów śródlądowych o znaczeniu

² Art. 1 *Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym* (AGN).

³ Załącznik nr 3 do *Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym* (AGN).

międzynarodowym, w dziesięciu miastach w Polsce. Sześć z nich znajduje się na ODW, tj. w Świnoujściu, Szczecinie, Kostrzynie nad Odrą, Wrocławiu, Koźlu i Gliwicach.

Ratyfikując Porozumienie AGN Polska zobowiązała się do zapewnienia, na drogach wodnych ujętych w konwencji, warunków nawigacyjnych określonych dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, tzn. do zapewnienia co najmniej IV klasy żeglowności⁴.

Konkluzje Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. Transport wodny śródlądowy – dostrzeźmy jego potencjał i promujmy go!

Przyjęte konkluzje podkreślają, że żegluga śródlądowa powinna – tam, gdzie jest to wykonalne ze względów geograficznych – znacząco przyczyniać się do wydajnego systemu transportu multimodalnego w Unii. Jednak jej **pełny potencjał nie jest obecnie wykorzystywany**. Konkluzje Rady UE wskazują na znaczenie żeglugi śródlądowej dla połączeń lądowych z portami morskimi, dla zaopatrzenia ważnych ośrodków przemysłowych i aglomeracji miejskich, a także dla miejskiego transportu pasażerskiego.

Program działań NAIADES III na lata 2021–2027 – Przyspieszenie budowy odpornego sektora transportu wodnego śródlądowego

Celem NAIADES III jest kontynuacja działań mających na celu wzrost transportu śródlądowymi drogami wodnymi i tworzenie dogodnych warunków do rozwoju żeglugi śródlądowej. W ramach programu podkreślane są dwa kluczowe cele: dalsza integracja żeglugi śródlądowej z multimodalną siecią transportową i zwiększenie jej udziału w systemie przewozów ogółem oraz stopniowe przechodzenie na statki śródlądowe o zerowej emisji poprzez koordynację polityki transportowej, środowiskowej i energetycznej. Zadania te mogą zostać osiągnięte poprzez inwestycje w kapitał ludzki, infrastrukturę, flotę i digitalizację żeglugi śródlądowej.

Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (*Sustainable and Smart Mobility Strategy*) do roku 2050 (Inicjatywa Nowego Zielonego Ładu)

Celem strategii jest znaczne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. oraz przeniesienie znaczącej części transportu na gałęzie niskoemisyjne. Śródlądowe drogi wodne i porty wspierają zieloną logistykę i zmieniają obraz sektora transportu m.in. poprzez rozwijanie infrastruktury paliw alternatywnych. Według strategii ograniczeniu ma ulec 90% emisji gazów cieplarnianych (GHG) związanych z transportem.

Strategia określa jeden z celów dla transportu wodnego śródlądowego: *Transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zwiększy się do 2030 r. o 25%, a do 2050 r. – o 50%*⁵.

2.3 Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – dokument przyjęty uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260)

Rozwój infrastruktury transportowej, jako element dostępności transportowej, wpływa na konkurencyjność Polski i jej regionów, a także całych sektorów gospodarki czy poszczególnych

⁴ Więcej informacji o klasach żeglowności znajduje się w Rozdziale 3.

⁵ W stosunku do roku bazowego 2015.

przedsiębiorstw. Równolegle do budowy i modernizacji materialnej na rozwój infrastruktury wpływa też sposób jej wykorzystania.

Do roku 2030 zakłada się podjęcie działań w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (**zwłaszcza Odry** oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu, m.in. w tzw. logistyce miejskiej.

Jednym z projektów strategicznych służących realizacji celów SOR jest projekt *Rozwój sektora żeglugi śródlądowej*, którego główną intencją jest **rozwój żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w Polsce oraz społeczny i gospodarczy rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym**. W tym kontekście należy podkreślić, że zakres Programu dotyczy inwestycji zlokalizowanych na ODW.

Ponadto kolejnym z celów określonych w SOR jest zapewnienie **powszechnego dostępu do energii pochodzącej z różnych źródeł** – poprzez inwestycje wykorzystujące lokalnie dostępne surowce energetyczne i inne zasoby zgodne z potencjałem regionu – w tym **z elektrowni wodnych**

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – dokument przyjęty uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054)

Utworzenie zintegrowanego systemu transportowego wymaga ustalenia priorytetów w realizacji prac inwestycyjnych i modernizacyjnych. W pierwszej kolejności wysiłki inwestycyjne będą skoncentrowane głównie na nadrobieniu zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, **śródlądowe drogi wodne**, porty morskie i śródlądowe) oraz na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego.

W transporcie wodnym śródlądowym celem działań będzie kompleksowy rozwój śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu transportowym i wzmocnienie integracji portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.

W Prognozie do Strategii wskazano, że zaleca się skonfrontowanie rozwiązań projektowanych dla transportu wodnego śródlądowego z dokumentem pn. *Wytyczne w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000. Zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej UE* (Komisja Europejska, 2012 r.).

Korzyści związane z wysokimi parametrami infrastruktury portowej i dostępu do portów morskich od strony morza nie zostaną wykorzystane, jeżeli wąskim gardłem będzie infrastruktura dostępu do portów od strony lądu. W związku z tym istotnym działaniem będzie budowa i modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i **rzecznej łączącej porty z zapleczem gospodarczym**. Modernizacja infrastruktury i zwiększenie dostępu do portów morskich (terminali) wpłynie również na polepszenie dostępności przestrzennej najważniejszych miast portowych i całego obszaru Morza Bałtyckiego.

Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (projekt z 6 lipca 2022 r.)

Głównym celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Realizacja Programu wpisuje się w realizację celu szczegółowego 3 – rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.

Wśród kamieni milowych powyższego celu wskazane zostało działanie 3a pn. *Przeprowadzenie procedur Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych*

przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz 3f – Opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych.

Tym samym przyjęcie i realizacja Programu będzie stanowiło jeden z elementów pozwalających na realizację dwóch kamieni milowych wskazanych w KPŻ2030.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 – dokument przyjęty uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* (M.P. poz. 1060)

Brak spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych stanowi jedno z wyzwań w zakresie rozwoju sieci transportowej w Polsce. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym w 2020 r. spełniało zaledwie 5,5% długości dróg wodnych. **Rozwój tej gałęzi transportu wymaga realizacji wieloletniego planu inwestycji infrastrukturalnych**, a także wsparcia powiązań o charakterze multimodalnym z pozostałymi gałęziami transportu (w szczególności z koleją).

Niedostateczne zagospodarowanie dróg wodnych w Polsce zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiary śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów) wpływa na specyfikę żeglugi śródlądowej i sprawia, że odgrywa ona marginalną rolę w polskim systemie transportowym.

Realizacja zaplanowanych działań pozwoli na wzmocnienie funkcji transportowych śródlądowych dróg wodnych w obszarze Odry środkowej oraz wzmocni połączenie portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu z zapleczem lądowym. Zmodernizowana sieć szlaków wodnych wpłynie na poprawę dostępności przestrzennej regionów oraz na aktywizację gospodarczą miast, tym samym zwiększając spójność rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym.

Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku – dokument przyjęty uchwałą nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” (M.P. poz. 1016)

W programie w sposób szczególny podkreśla się **znaczenie integracji portów morskich z żeglugą śródlądową**. Zgodnie z założeniami krajowej i europejskiej polityki w zakresie transportu wspomagany będzie rozwój transportu wodnego śródlądowego, który wraz z przewozem drogowym oraz kolejowym może stanowić efektywne połączenie portów z zapleczem lądowym. Konieczna jest priorytetyzacja wydatkowanych środków dla rozwoju funkcji transportowych polskich rzek, które zapewnią **spójność krajowych szlaków wodnych z europejskim systemem transportowym**. Z tego powodu priorytetem będzie zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na Odrze.

Dla zwiększenia efektywności połączenia z zapleczem portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu istotne znaczenie mają **działania na rzecz modernizacji ODW**, szczególnie w miejscach stanowiących *wąskie gardła*.

Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021–2030

Dokument przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji pięciu wymiarów unii energetycznej, tj. bezpieczeństwa energetycznego, wewnętrznego rynku energii, efektywności energetycznej, obniżenia emisyjności oraz badań naukowych, innowacji i konkurencyjności.

Realizacja Programu przyczyni się do wypełnienia celów KPEiK poprzez rozwój transportu przyjaznego środowisku jakim jest żegluga śródlądowa.

W dokumencie wskazano, że *zasadne jest zwiększenie wykorzystania energii wód płynących. W horyzoncie długoterminowym na rozwój energetyki wodnej może wpłynąć rozwój śródlądowych dróg wodnych oraz rewitalizacja piętrzeń wodnych, które są istotne z punktu widzenia regulacji cieków i racjonalnego gospodarowania wodami (przeciwdziałanie powodziom i suszom, zwiększenie retencji). Należy zauważyć, że praca elektrowni przepływowych może być regulowana, choć w ograniczonym zakresie. Wodne elektrownie szczytowo-pompowe nie są zaliczane do OZE, ale pełnią funkcję regulacyjną dla KSE. Mając na uwadze potencjał regulacyjny hydroenergii, warto poszukiwać nowych sposobów jej wykorzystania, także w małej skali.*

Program przyczyni się pośrednio do redukcji emisji gazów cieplarnianych (do stopniowej dekarbonizacji gospodarki) poprzez budowę elektrowni wodnych na stopniach wodnych. Wykorzystanie wody, jako źródła energii odnawialnej, pomoże w osiągnięciu celu neutralności klimatycznej.

Polityka Ekologiczna Państwa 2030

Cel: Środowisko i klimat. Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do nich oraz zarządzanie ryzykiem klęsk żywiołowych:

Działania adaptacyjne będą polegały na opracowaniu i wdrożeniu dokumentów strategicznych/planistycznych w zakresie gospodarowania wodami, wsparciu opracowania i wdrażania planów adaptacji do zmian klimatu dla obszarów zurbanizowanych, budowie niezbędnej infrastruktury przeciwpowodziowej i obiektów małej retencji (...).

2.4 Inne dokumenty planistyczne

Plany zarządzania ryzykiem powodziowym

PZRP stanowią podstawowy dokument planistyczny mający na celu ograniczenie ryzyka powodziowego i zarządzanie nim. Zgodnie z art. 173 ust. 19 obowiązującej od 1 stycznia 2018 r. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* PZRP podlegają przeglądowi co 6 lat oraz w razie potrzeby ich aktualizacji.

Realizacja inwestycji ujętych w PZRP obniży poziom ryzyka powodziowego, w szczególności poprzez zmianę warunków przepływu wód. Ocenia się, że działania podejmowane w ramach PZRP będą miały również przełożenie na warunki funkcjonowania dróg wodnych.

Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy – przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy

PPSS jest studium dotyczącym zjawiska suszy w Polsce. Zawiera katalog działań, których celem jest obniżenie strat spowodowanych przez suszę i zapewnienie skutecznego monitorowania zasobów wodnych oraz gospodarowania wodą. Częścią PPSS jest analiza możliwości powiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych. Propozycje niezbędnych zmian w zakresie korzystania z zasobów wodnych oraz zmian naturalnej i sztucznej retencji wskazują m.in. konieczność realizacji inwestycji związanych z budową lub przebudową urządzeń wodnych w celu przeciwdziałania skutkom suszy, wśród działań tych wymienia się m.in. budowę stopni wodnych (w tym stopnie wodne Lubiąż i Ścinawa).

Ocenia się, że część działań przewidzianych do realizacji w ramach PPSS może mieć pozytywnie skutki także w obszarze istotnym dla transportu wodnego śródlądowego i przekładać się np. na kwestie zaopatrzenia w wodę również na potrzeby prowadzenia żeglugi.

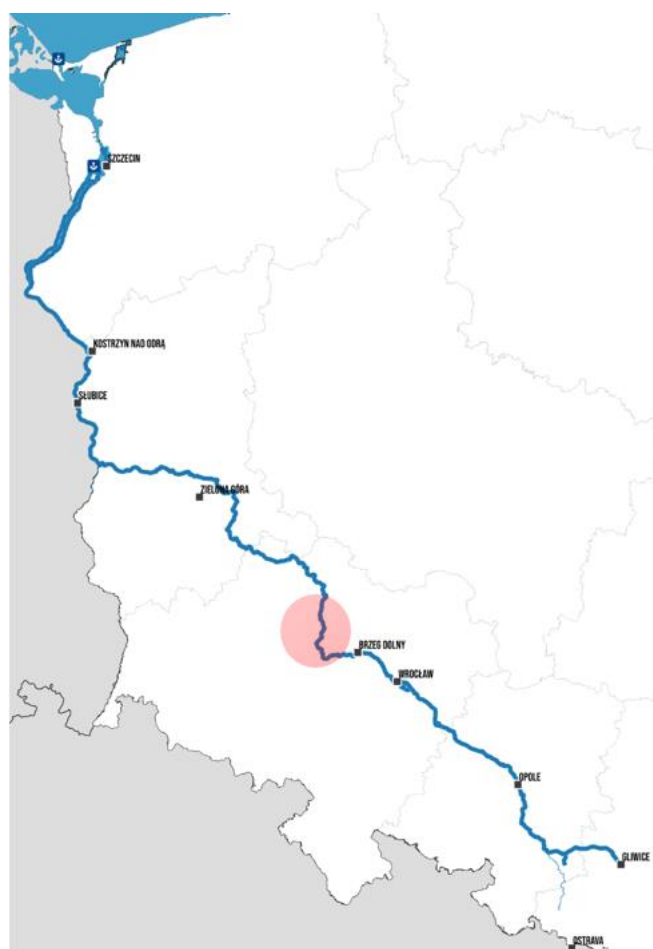
Program przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030

PPNW jest pierwszym dokumentem o charakterze strategicznym kompleksowo omawiającym możliwości i niezbędne kierunki działań w zakresie rozwoju retencji wodnej. Celem PPNW jest zebranie w jednym dokumencie wszystkich działań służących zwiększeniu retencji wodnej. Realizacja działań ujętych w PPNW pozwoli na wzmocnienie i utrzymanie zasobów wodnych kraju w wielkości pozwalającej na zaspokojenie potrzeb społeczeństwa i gospodarki, mając na uwadze stan środowiska naturalnego. Wdrożenie działań wskazanych w PPNW przyczyni się także znacząco do zwiększenia stopnia adaptacji do zmian klimatu gospodarki wodnej oraz, pośrednio, użytkowników wód.

3. Diagnoza

Realizacja Programu zakłada budowę dwóch inwestycji na międzynarodowej drodze wodnej E30, której bieg na terytorium Polski jest tożsamy z przebiegiem Odrzańskiej Drogi Wodnej. Lokalizacja pierwszego planowanego przedsięwzięcia zaplanowana jest na wysokości miejscowości Lubiąż, druga na wysokości miasta Ścinawa. Analizowany obszar znajduje się na terenie województwa dolnośląskiego, w obrębie 6 powiatów: wołowskiego, średzkiego, lubińskiego, legnickiego i m. Legnica. Oba przedsięwzięcia znajdują się w granicach działania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.

Mapa 1. Przebieg polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej E30 z orientacyjnym obszarem oddziaływania Programu



Źródło: Opracowanie własne

3.1 Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa

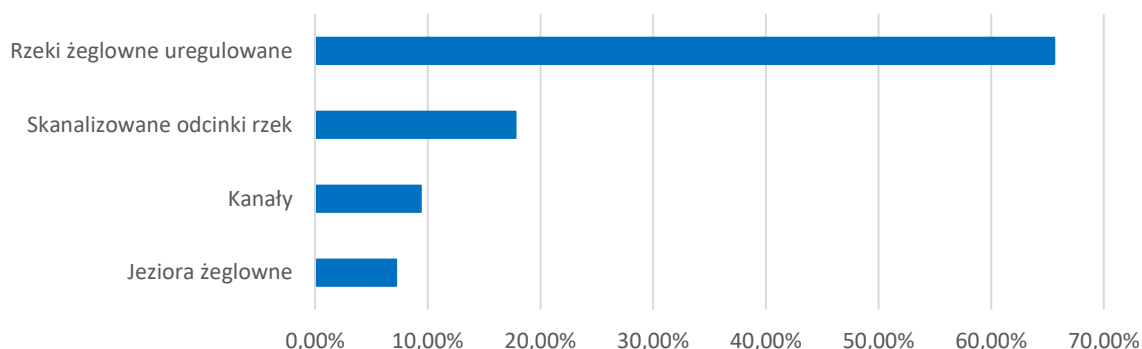
Śródlądowe drogi wodne w Polsce

Istniejąca infrastruktura liniowa transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest znacznie mniej rozwinięta od infrastruktury liniowej transportu kolejowego czy drogowego. Główną przyczyną tego stanu jest jakość dróg wodnych w Polsce, która jest nieadekwatna do potrzeb prowadzenia opłacalnego ekonomicznie transportu.

Udział transportu wodnego śródlądowego w Polsce wobec transportu drogowego i kolejowego jest nieproporcjonalnie niski w stosunku do jego potencjału. Barkami przewozi się ok. 0,2% ładunków, podczas gdy w UE udział ten wynosi średnio ok. 6%.

Według GUS długość sieci dróg wodnych w Polsce w 2020 r. wynosiła 3 768 km, z czego 2 524 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 655 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 255 km – jeziora żeglowne. W 2020 r. łączna długości sieci dróg wodnych eksploatowanych przez żeglugę to 3 549 km (94,2%).

Wykres 2. Eksploatowane śródlądowe drogi wodne w Polsce 2020 r.



Źródło: Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 roku (GUS), <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2020-roku,4,11.html>.

Istotne jest również geostrategiczne połączenie dwóch największych szlaków żeglownych. ODW i DWW łączą z zapleczem lądowym porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. port morski w Gdańsku i zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście. Jednak zarówno ODW, jak i DWW nie przyczyniają się obecnie do poprawy konkurencyjności portów w sposób odpowiadający swojemu potencjałowi transportowemu.

Jakość śródlądowych dróg wodnych przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Drogi wodne klasy Ia wykorzystywane są turystycznie, a klasy III oraz klas międzynarodowych umożliwiają prowadzenie opłacalnej ekonomicznie żeglugi śródlądowej. Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą występujące zbyt małe głębokości tranzytowe na poszczególnych odcinkach szlaków żeglownych, uniemożliwiające regularny przewóz ładunków. Ponadto w okresie zimowym mogą wystąpić zjawiska lodowe, potencjalnie skutkujące koniecznością zamknięcia danego odcinka drogi wodnej. Natomiast w okresie letnim niskie stany wód, skutkujące niedostatecznymi głębokościami tranzytowymi.

Odra środkowa

Odcinek ODW objęty zakresem Programu tj. odcinek środkowej Odry Malczyce – Ścinawa, klasyfikuje się w II klasie żeglowności.

Podstawowym parametrem mającym wpływ na możliwość prowadzenia operacji transportowych jest głębokość tranzytowa. Dla klasy II wartość tego parametru wynosi 1,8 m. W praktyce na wskazanym odcinku drogi w sezonie 2022 (czerwiec-lipiec) głębokość tranzytowa kształtowała się w przedziale od 10 cm do 90 cm, uniemożliwiając efektywny przewóz ładunków.

Tabela 1. Klasyfikacja odcinków Odrzańskiej Drogi Wodnej (2022 r.) ze wskazaniem odcinka objętego zakresem Programu

Odcinek ODW	Długość (km)	Klasa drogi wodnej	
jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb	
Kanał Gliwicki	41,2	III	
Kanał Kędzierzyński	5,9	II	
Odra	od miejscowości Racibórz do śluzy w miejscowości Kędzierzyn-Koźle	44,4	Ia
	od śluzy w miejscowości Kędzierzyn-Koźle do śluzy Malczyce	200,45	III
	boczne szlaki żeglugowe w miejscowości Wrocław, wchodzące w skład Wrocławskiego Węzła Wodnego	13,7	II
	od śluzy Malczyce do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej	246,45	II
	od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej do ujścia rzeki Warty	75,2	II
	od ujścia rzeki Warty do miejscowości Ognica (do kanału Szwedt)	79,4	III
	od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie	44,6	Vb
Odra Zachodnia	od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami	33,6	Vb
	Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią	2,7	Vb
rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	6,9	Vb	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych

Odcinek ten charakteryzuje się:

- złym stanem szlaku żeglugowego,
- niewystarczającą dla potrzeb transportowych głębokością tranzytową,
- występowaniem budowli hydrotechnicznych w różnym stanie technicznym – ostróg regulacyjnych, wałów przeciwpowodziowych oraz nabrzeża i portu w Malczycach.

Porozumienie AGN wskazuje na 6 portów śródlądowych zlokalizowanych w następujących miastach: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle, Gliwice. Analizowany odcinek jest w całym przebiegu odcinkiem uregulowanym, jednakże istniejąca zabudowa hydrotechniczna charakteryzuje się złym stanem technicznym.

Na Odrze środkowej zlokalizowany jest jeden stopień wodny – w Malczycach. Dodatkowo w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020, ze środków polityki spójności, realizowany jest projektu rewitalizacji części zabudowy regulacyjnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej.⁶

Zapewnienie pełnej dostępności transportowej ODW, wymaga dalszych inwestycji, na odcinku Odry środkowej, poniżej stopnia wodnego Malczyce, poprawiających warunki nawigacyjne. Kluczowym parametrem jest głębokość tranzytowa, minimum na poziomie 1,8 głębokości.

⁶ Projekt pn. Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry – przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej, etap II (2017–2023).

Analiza dostępności infrastruktury oraz transportu

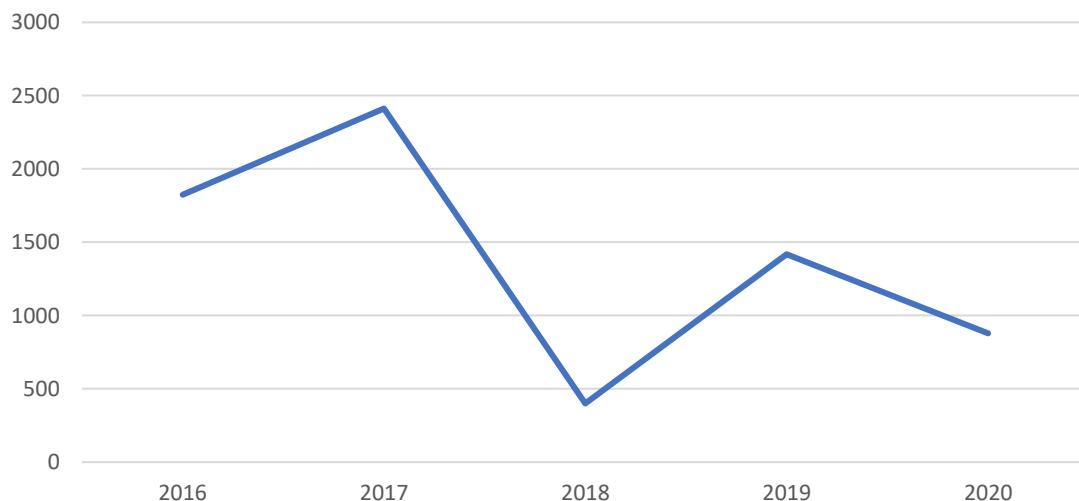
Ogółem, na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w Polsce, w 2020 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 3,99 mln ton ładunków, wykonano pracę przewozową o wielkości 516,3 mln t-km. Średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 241,3 km, a w transporcie krajowym – 28,8 km. Przewozy żeglugą śródlądową w większości realizowane były w ramach transportu międzynarodowego i wynosiły 47,3%. W 2020 r. eksport stanowił 14,8% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym kierunkiem była Republika Federalna Niemiec. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 90,7% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi⁷.

Wskaźnikiem obrazującym zmniejszającą się rolę dróg wodnych w sieci transportowej kraju jest ilość ładunków przewożonych żeglugą śródlądową w transporcie krajowym. Udział transportu wodnego w przewozie ładunków ogółem w Polsce⁸ zmniejszył się z 0,8% w 2000 r. do 0,15% w roku 2020⁹.

Najważniejszymi drogami wodnymi wykorzystywanymi transportowo w Polsce są jest ODW oraz Wisła. W 2020 r. ODW przetransportowano ok. 2,4 mln ton ładunków (najwięcej przewozów realizowanych jest na odcinku od portu morskiego w Szczecinie do Niemiec oraz pomiędzy portem śródlądowym w Gliwicach a aglomeracją wrocławską (transport węgla do Elektrowni Wrocław). Natomiast Wisłą w 2020 r. przetransportowano ok. 84 tys. ton¹⁰.

Region Odry środkowej jest obszarem praktycznie niewykorzystywanym do regularnego przewozu ładunków. W 2018 r. odnotowano jedynie ok. 120 ton transportowanych Odrą w ramach regionalnego przewozu w województwie lubuskim. W przypadku transportu międzynarodowego to główny kierunkiem zarówno importu jak i eksportu jest Republika Federalna Niemiec. Ruch w latach 2016-2018 w obu kierunkach kształtował się na poziomie ok. 1 tysiąca ton ładunków.

Wykres 3. Przewozy na osi północ-południe Odrzańską Drogą Wodną



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

⁷ GUS, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2019 roku*.

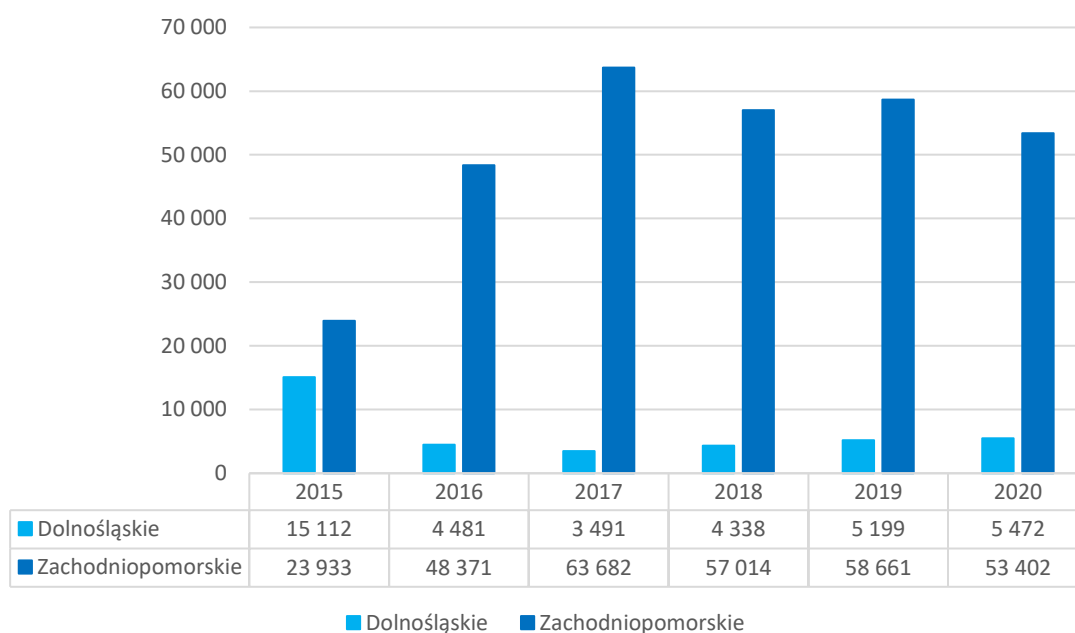
⁸ Zgodnie z badaniami korytarzowymi wykonanymi na potrzeby przygotowania dokumentu *Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły w 2016 r.* udział żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w korytarzu transportowym Odry wyniósł 0,12% (transport kolejowy - 24,41%, drogowy - 75,42%), przy czym udział transportu wodnego na odcinku Dolnej Odry, połączenie z RFN, wyniósł 4,29%. W przypadku korytarza Wisły udział żeglugi śródlądowej w 2016 r. wyniósł 0,41% (transport kolejowy - 19,04%, drogowy - 80,54%), przy czym na odcinku obsługującym porty morskie w tym korytarzu udział żeglugi śródlądowej wyniósł 0,13%.

⁹ Por. GUS, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2019 roku* i GUS, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 roku*.

¹⁰ GUS, *Przewozy ładunków taborem żeglugi śródlądowej na Odrze i Wiśle w 2020 r.*

Przewozy tranzytowe Odrą środkową, pomiędzy rejonami wykorzystywanym do transportu ładunków (Dolna Odra i Górna skanalizowana) charakteryzują się fluktuacjami wartości w latach 2016-2020. Ilość ładunków nie przekraczała 2,5 tys ton – w 2017 r.- przy wykonanej pracy przewozowej 1,3 mln t-km. Dla porównania w analogicznym okresie w województwie zachodniopomorskim (rejon Dolnej Odry) przewieziono ok. 1 mln ton ładunków i wykonano ok. 6 mln t-km pracy przewozowej, a w województwie dolnośląskim przetransportowano ok. 900 tys ton ładunku przy ok. 3,4 mln t-km wykonanej pracy przewozowej.

Wykres 4. Koncentracja przewozów na ODW (t-km w tys.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W przewozach krajowych dominują przewozy rud metali (ok 1 mln ton ładunków rocznie) oraz węgla kamiennego i brunatnego (ok. 0,5 mln ton ładunków rocznie). Transport tych grup ładunkowych ma jednak charakter regionalny, średnia odległość przewozu 1 tony mieści się w przedziale od 60 km do 80 km. W bezpośrednim rejonie oddziaływania ODW zlokalizowane są 3 elektrownie: Dolna Odra, Elektrociepłownia Wrocław oraz Elektrownia Opole.

Odcinek środkowy Odry stanowi więc największe „wąskie gardło” warunkujące potencjał transportowego wykorzystania całego szlaku żeglugowego w przebiegu Gliwice – Police – Zespół Portów Morskich Szczecin–Świnoujście, na osi północ-południe, uniemożliwiający transport pomiędzy najważniejszymi rejonami ODW tj. Dolną Odrą i Górną skanalizowaną.

3.2 Stan infrastruktury hydroenergetycznej

Hydroenergetyka stanowi jedno ze źródeł ekologicznie czystej energii elektrycznej. Ten sposób wytwarzania energii niesie za sobą wiele korzyści, do których zaliczyć należy m.in. zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska (energia elektryczna nie wydziela do atmosfery pyłów i gazów cieplarnianych, nie zanieczyszcza gruntów i wód), zmniejszenie zużycia innych surowców (węgla i ropy) czy zapewnienie dostępności energii elektrycznej (maksymalna moc wytwarzania częściowo uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych - ograniczoną ilość opadów doprowadzających do obniżenia przepływu wody może spowodować generowanie mniejszych mocy).

Pod koniec 2019 r. Polska posiadała 771 instalacji hydroenergetycznych o łącznej mocy zainstalowanej 973 MW¹¹. Potencjał wodno-energetyczny w Polsce szacuje się na 11,95 TWh (zasoby techniczne). Jest on rozłożony nierównomiernie na terenie całego kraju, a przeważająca część, tj. około 71,5% występuje w dorzeczu Wisły, 25,9% w dorzeczu Odry i około 2,5% w dorzeczu rzeki Przymorza¹². Przyrównując szacunkowy potencjał do wielkości produkcji energii elektrycznej w Polsce, można określić, że potencjał ten jest wykorzystany w około 20%.

W Polsce znajduje się 15 elektrowni wodnych o mocy powyżej 5 MW¹³. Ogółem najwięcej elektrowni wodnych w Polsce, zlokalizowanych jest na Pomorzu i Dolnym Śląsku, a także na Warmii i Mazurach oraz Pomorzu Zachodnim. Moc zainstalowana wykorzystująca hydroenergię w Polsce w 2019 r. wynosiła 973,095 MW¹⁴, z czego 720,55 MW przypada na wymienione wyżej 15 elektrowni wodnych, których moc zainstalowana wynosi powyżej 5 MW. Ilość energii elektrycznej wytworzonej z instalacji wykorzystujących hydroenergię w 2019 r. była na poziomie 466 697,556 MWh¹⁵.

Według danych GUS w okresie (2016–2020) produkcja energii elektrycznej w elektrowniach wodnych utrzymywała się na zbliżonym, niezbyt wysokim poziomie. W 2020 r. nastąpił jej spadek w porównaniu do 2016 r. o 1,0%, choć w stosunku do 2019 roku odnotowano wzrost o 8,2%.

PGW Wody Polskie wykonuje prawa właścicielskie w stosunku do 21 elektrowni wodnych będących własnością Skarbu Państwa, których łączna moc zainstalowana wynosi ponad 31,5 MW. PGW Wody Polskie, celem zwiększenia potencjału hydroenergetycznego rzek, prowadzą działania modernizacyjne na istniejących elektrowniach i opracowują plany wykorzystania w tym celu istniejących i projektowanych stopni wodnych.

Na przedmiotowym odcinku Odry funkcjonuje elektrownia wodna Malczyce o zainstalowanej mocy 10,665 MW.

3.3 Diagnoza zasobów wodnych

Polska jest krajem o ubogich zasobach w wodę i zapewnienie jej odpowiedniej ilości dla społeczeństwa, gospodarki i środowiska jest najważniejszym celem gospodarki wodnej.

Długość Odry wynosi 840 km, z czego 726 km płynie przez terytorium Polski, a 187 km stanowi odcinek graniczny. Średni przepływ rzeki to 567 m³/s (dla porównania Łaba – 860 m³/s, Wisła – 1080 m³/s)¹⁶.

W analizowanym obszarze sieć rzeczna cechuje się lewobrzeżną asymetrią z dominującymi dopływami Odry. Region województwa dolnośląskiego posiada wiele sztucznych zbiorników wodnych służących ochronie przeciwpowodziowej oraz stawy rybne. Dolny Śląsk zaliczany jest do terenów ubogich w wodę, biorąc pod uwagę zasoby eksploatacyjne wód podziemnych. Niemal połowa jednolitych części wód powierzchniowych w województwie została wyznaczona jako silnie zmienione części wód z uwagi m.in. na status Odry jako rzeki żeglownej z odpowiednią zabudową hydrotechniczną oraz na obecność zbiorników zaporowych powstałych na głównych rzekach górskich wskutek katastrofalnych powodzi z początków XX wieku¹⁷.

¹¹ Według danych Urzędu Regulacji Energetyki na dzień 31 grudnia 2019 r.

¹² Odnawialne źródła energii – stan aktualny i perspektywy rozwoju, 16–17 marca 2005 r., Kielce.

¹³ Dane Urząd Regulacji Energetyki, *Instalacje odnawialne źródła energii wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.*

¹⁴ Raport Urzędu Regulacji Energetyki, *Stan na 31.12.2019 r. Moc zainstalowana OZE.*

¹⁵ Raport Urzędu Regulacji Energetyki, *Ilość energii elektrycznej wytworzonej z OZE w latach 2005 - 2020, potwierdzonej świadectwami pochodzenia, wydanymi do dnia 31.12.2020 r.*

¹⁶ GUS, *Ochrona środowiska 2019* oraz GIOŚ, *Stan środowiska w Polsce. Raport 2018.*

¹⁷ GIOŚ, *Stan środowiska w woj. dolnośląskim. Raport 2020.*

Susza

O spodziewanym wzroście intensywności i częstotliwości występowania susz świadczy wzrost dobowych temperatur, któremu będzie towarzyszyć wzrost sum opadów o charakterze nawalnym. Wysokie sumy dobowe z opadów nawalnych, przy wskazywanym wzroście temperatury nie zrównoważą intensywnej letniej wielkości parowania. Opisane kierunki możliwych zmian wskazują na pogorszenie klimatycznego bilansu wodnego dla sezonu letniego i jesiennego. W ujęciu przestrzennym w skali kraju należy spodziewać się zmniejszenia stopnia zagrożenia suszą atmosferyczną i rolniczą dla części terenów górskich oraz wzrostu zagrożenia suszą na pozostałych obszarach kraju. Jednocześnie wzrost intensywności opadów może skutkować wzrostem ryzyka wystąpienia powodzi.

Przewidywane kierunki zmian klimatu, skutkujące wzrostem zagrożenia występowania zjawiska suszy, oraz powodzi w wyniku wystąpienia intensywnych deszczy, mają istotne znaczenie przy określaniu kierunków adaptacji do tych zmian, w tym ustalaniu działań służących ochronie przed powodzią i przeciwdziałającym skutkom suszy. Zgodnie z ugruntowaną metodyką tworzenia planów w dziedzinie gospodarki wodnej, przeciwdziałanie skutkom zjawisk ekstremalnych powinno być nakierowane na działania proaktywne, tj.: na działania zapobiegające wystąpieniu oraz zmniejszające prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków powodzi i suszy, realizowane niezależnie od faktycznego wystąpienia tych zjawisk. Podejście adaptacyjne (proaktywne) ma w konsekwencji promować przede wszystkim działania służące wzmocnieniu właściwości i procesów kształtujących zasoby wodne w zlewniach, dla obniżenia strat w razie możliwego wystąpienia powodzi czy suszy. Stąd też niezbędne jest komplementarne wdrażanie, w skali zlewni oraz obszaru dorzecza, zarówno działań technicznych, jak i nietechnicznych służących kształtowaniu zasobów wodnych, wspartych instrumentami planowania przestrzennego, gospodarowania gruntami i wodami, ochrony ekosystemów wodnych i od wód zależnych oraz terenów podmokłych, a także instrumentami służącymi osiągnięciu celów środowiskowych¹⁸.

Typy susz

susza atmosferyczna – powstaje bezpośrednio na skutek sytuacji meteorologicznej – braku opadów lub ich długotrwałego niedoboru w relacji do warunków normalnych w wieloletnim analizowanym obszarze. Bezpośrednim skutkiem niedoboru opadów jest narastający w czasie niedosyt wilgotności, ujawniający się szczególnie intensywnie w ciepłej porze roku, wzmagający intensywne parowanie oraz ewapotranspirację, prowadzące do naruszenia zasobów wód glebowych i powierzchniowych. W zależności od warunków środowiska przyrodniczego jego zmienności przestrzennej oraz zagospodarowania i zapotrzebowania na wodę, susza atmosferyczna może aktywować kolejno suszę rolniczą, hydrologiczną oraz hydrogeologiczną.

susza rolnicza (glebowa) – susza rolnicza jest typowym następstwem suszy atmosferycznej (gdy zmniejsza się ilość opadów). Z kolei długotrwała susza, w zależności od panujących w glebie stosunków wodnych, zwykle prowadzi do ubytków (wypadów) w uprawach, które skutkują zmniejszeniem plonów. Ten rodzaj suszy nie zależy jedynie od ilości opadu, ale także od odpowiedniego gospodarowania wodą. Przy niewielkich opadach i złym wykorzystaniu wody do nawadniania i innych celów, problem suszy staje się znacznie poważniejszy. Podobnie w sytuacji utrzymywania się suszy, która jest wynikiem wysokiej temperatury powietrza, w zbiornikach wodnych zmniejsza się ilość wody, mogą występować zakwity glonów i inne niekorzystne zjawiska.

susza hydrologiczna – susza hydrologiczna jest z reguły kolejnym etapem pogłębiającej się suszy atmosferycznej i rolniczej, ale może również ujawnić się i przebiegać jeszcze po zakończeniu okresu

¹⁸ Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy – przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy, dalej: PPSS.

bezopadowego. Jej identyfikacja sprowadza się do zdefiniowania wartości granicznej przepływu, poniżej której rozpoczyna się zjawisko suszy hydrogeologicznej. Jest to okres obniżonych zasobów wód powierzchniowych w stosunku do sytuacji przeciętnej w wieloleciu.

susza hydrogeologiczna – długotrwałe obniżenie zasobów wód podziemnych w relacji do warunków normalnych w wieloleciu. O suszy hydrogeologicznej mówimy wówczas, gdy obniżenie zasobów wód podziemnych ma wpływ na użytkowanie wód podziemnych, w tym na pogorszenie stanu ekosystemów zależnych od wód podziemnych i spadkiem dostępności zasobów wód dla ludności i gospodarki.

Statystycznie w Polsce susza atmosferyczna zdarza się raz na 23 lata. Susze: atmosferyczna i glebowa zanikają stosunkowo szybko, natomiast susza hydrologiczna i hydrogeologiczna trwają na ogół długo, nawet kilka sezonów, gdyż odbudowa zasobów wodnych wymaga obfitych oraz długotrwałych opadów deszczu i śniegu.

Zgodnie z informacjami o sytuacji meteorologiczno-hydrologicznej, przekazywanymi przez PGW WP – RZGW we Wrocławiu, w czerwcu i lipcu br. na przedmiotowym odcinku Odry wydano ostrzeżenia hydrologiczne związane z suszą hydrologiczną. Natomiast w informacjach żeglugowych, na wodowskaziu Ścinawa, raportowano stan wody w przedziale 40-50 cm¹⁹.

Ochrona przeciwpowodziowa

Zapewnienie sprawnej akcji lodołamania jest niezbędnym elementem ochrony przed powodzią.

Akcje lodołamania w naszych warunkach geograficznych są najskuteczniejszą metodą zapobiegania powodziom zatorowym na dużych rzekach. Istnienie pokrywy lodowej na rzece może w niesprzyjających okolicznościach prowadzić do niekontrolowanego zatrzymywania spływu różnych form lodu wywołując zatory. Najczęściej mają one zasięg lokalny jednak poprzez swą wysoką dynamikę mogą prowadzić do dużych strat w sytuacji występowania rzeki z brzegów.

Wskazuje się, że akcje lodołamania przeprowadzane są na Odrze w każdym sezonie, a spiętrzenia zatorowe tworzą się praktycznie na całej długości Odry granicznej i **Odry środkowej poniżej Brzegu Dolnego**. Na wskazanych odcinkach wód lód w postaci spływającej swobodnie kry może w krótkim czasie zatrzymać się i formować rozległy zator o znacznej grubości (do 80 cm grubości).

Osiągnięcie głębokości co najmniej 1,8 m całej długości Odry ma zagwarantować możliwość sprawnego przeprowadzania zimowej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy, co wpłynie bezpośrednio na podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej dla ludności mieszkającej w dorzeczy Odry.

Ponadto, akcja lodołamania jest prowadzona w celu ochrony kluczowych dóbr materialnych i ma celu umożliwienie funkcjonowania urządzeń wodnych, obiektów mostowych, rurociągów, linii energetycznych, linii telekomunikacyjnych oraz innych urządzeń. Dodatkowo stopień wodny, dzięki regulacji przepływu wód, pomoże zredukować falę powodziową w okresie wiosenno-letnich i jesiennych wezbrań. Z kolei zimą ograniczy do minimum tworzenie śryżu, który przyczynia się do powstawania niebezpiecznych powodzi zatorowych. W samym rejonie Odry Środkowej narażonych bezpośrednio na powódzie jest ok. 30 tys. mieszkańców.

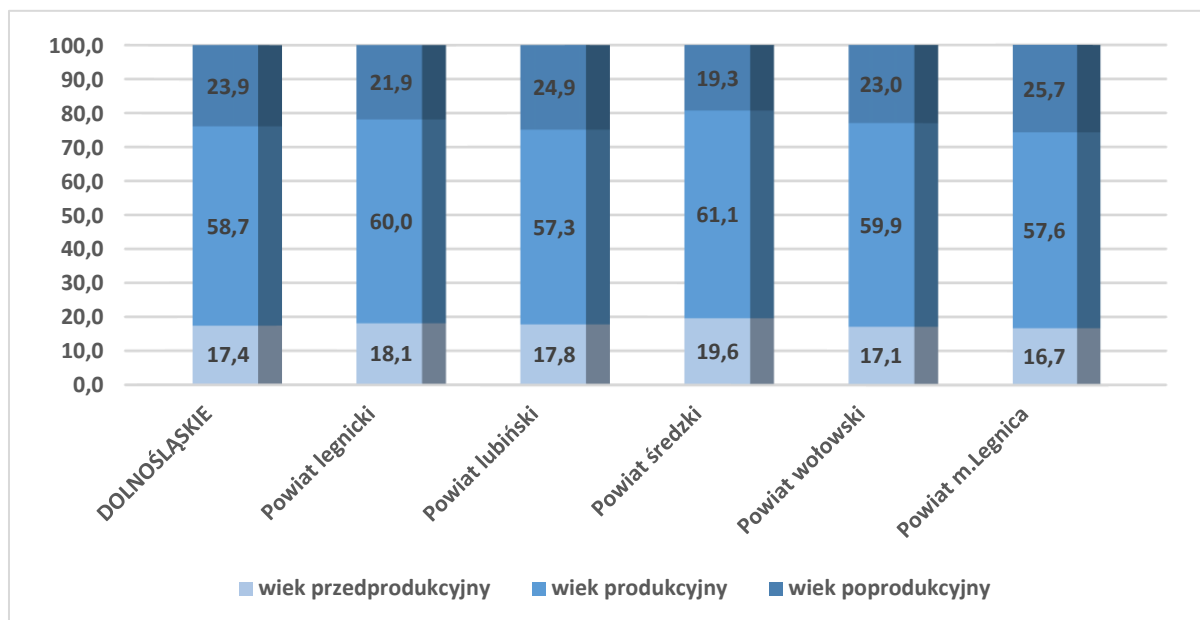
3.4 Wnioski z diagnozy społeczno-gospodarczej

Ze względu na kompletność danych diagnozę sytuacji społeczno-gospodarczej opracowano (z wyjątkami) dla roku 2021. W 2021 roku obszar oddziaływania Programu zamieszkiwało 360 tys. osób

¹⁹ <https://wroclaw.wody.gov.pl/sytuacja-hydrologiczno-nawigacyjna>

co stanowiło 12,5% mieszkańców województwa dolnośląskiego. Udział ludności wg. ekonomicznych grup wieku najkorzystniej kształtuje się w powiecie średzkim, w którym ponad 19,6% mieszkańców stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym zaś w wieku poprodukcyjnym jest 19,3% mieszkańców.

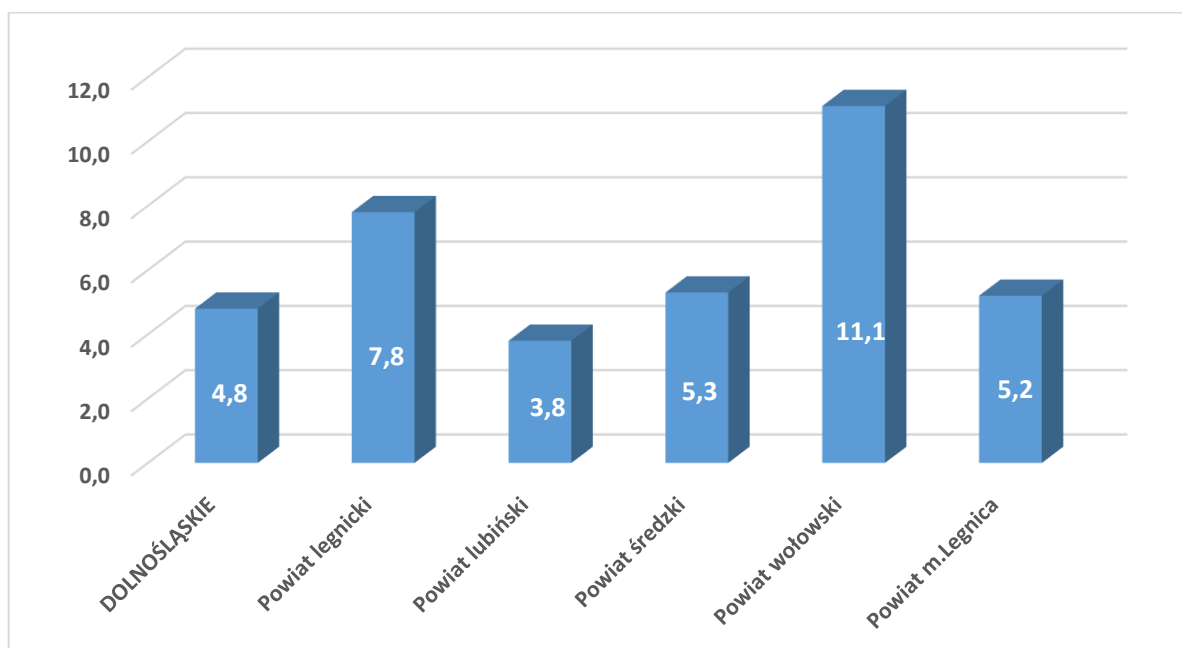
Wykres 5. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % w ludności ogółem



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według prognoz do 2030 roku we wszystkich powiatach nastąpi spadek liczby ludności przy czym najmniejszy spadek nastąpi w powiecie legnickim (-265 osób). Analiza liczby pracujących na 1 000 osób w wieku produkcyjnym wykazała, że jedynie w powiecie m. Legnica wskaźnik ten przekroczył w 2020 roku średnią dla całego województwa dolnośląskiego i wyniósł 567 osób przy średniej w regionie wynoszącej 468 osób. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wyniosło od 4 877 zł w powiecie legnickim do 8 920 zł w powiecie Lubińskim co stanowiło od 88,3 do 161,5% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w relacji do średniej krajowej (5 523 zł). Powiaty poddane analizie wykazują znaczące zróżnicowanie w zakresie poziomu bezrobocia rejestrowanego wynoszącego od 3,8% w powiecie lubińskim do 11,1% w powiecie wołowskim.

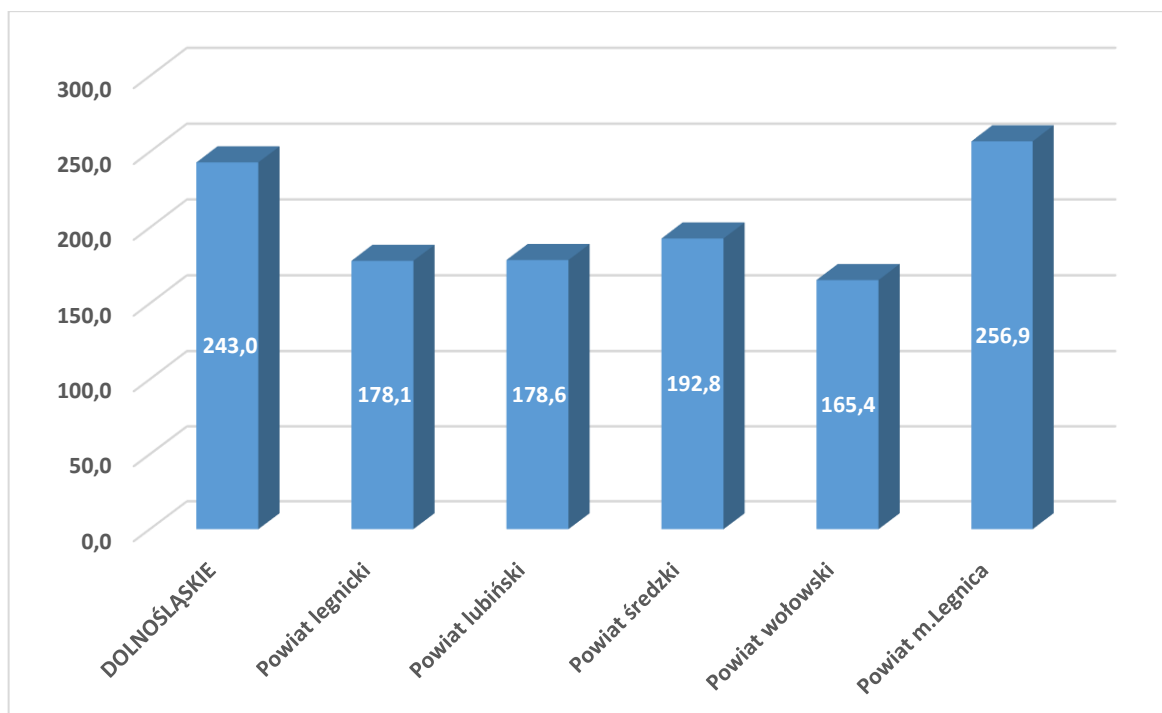
Wykres 6. Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2021 r. (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Biorąc pod uwagę wskaźniki dotyczące nasycenia przedsiębiorczością wśród analizowanych powiatów wyróżnia się m. Legnica gdzie wskaźnik podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym przewyższa średnią dla województwa. W pozostałych powiatach wskaźnik ten nie wykazuje dużych różnicowań.

Wykres 7. Podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym

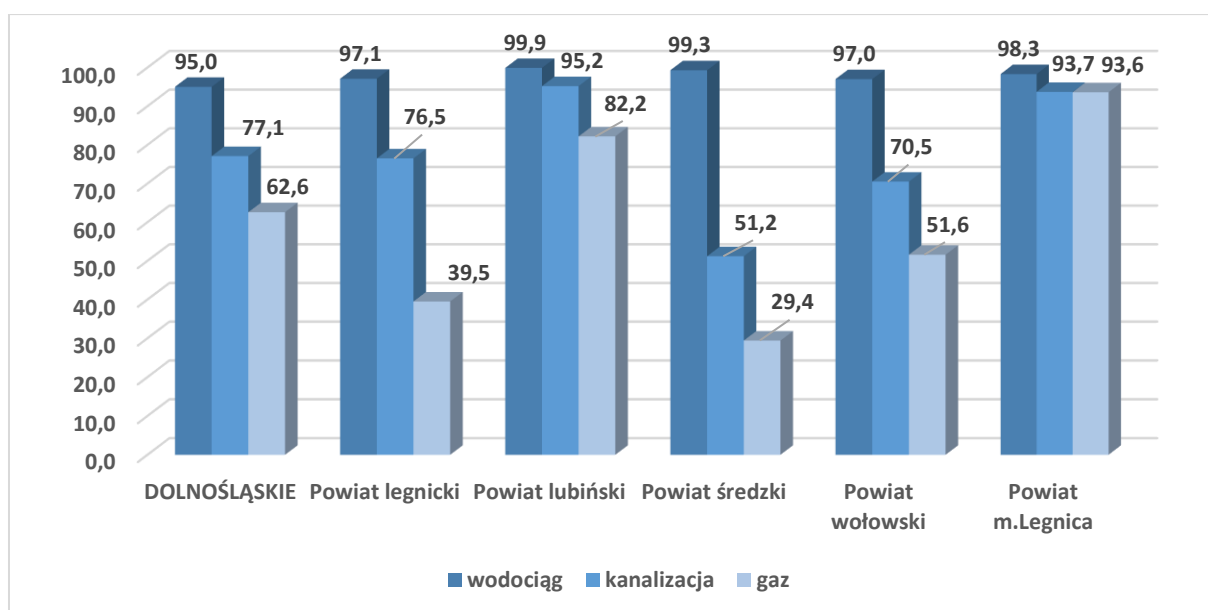


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Nie odnotowano znaczących różnic związanych z rodzajem prowadzonych działalności gospodarczych. W większości powiatów działalność związana z rolnictwem, łowiectwem i rybactwem odpowiada za średnio 2,3% zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, przemysł i budownictwo za 25% zaś pozostała działalność, w tym usługi za średnio 72,6% podmiotów. Wyjątkiem jest jedyne miasto na prawach powiatu w tym zestawieniu tj. Legnica, w którym zdecydowanie przeważa działalność usługowa (81% podmiotów), kosztem przedsiębiorstw z grupy przemysł i budownictwo (18,5%) oraz działalności rolniczej (0,5%).

Analizując procentowy udział ludności korzystającej z urządzeń sieciowych wskazać należy na niewielkie różnice w zakresie osób korzystających z wodociągu (od 95% w powiecie legnickim do 99,9% w powiecie lubińskim). Odmienna sytuacja występuje w zakresie udziału ludności korzystającej z kanalizacji (od 51,2% w powiecie średzkim do 95,2% w powiecie lubińskim) oraz w szczególności ludności korzystającej z instalacji gazowej (od 29,4% w powiecie średzkim do 93,6% w m. Legnica).

Wykres 8. Korzystający z instalacji w % ogółu ludności

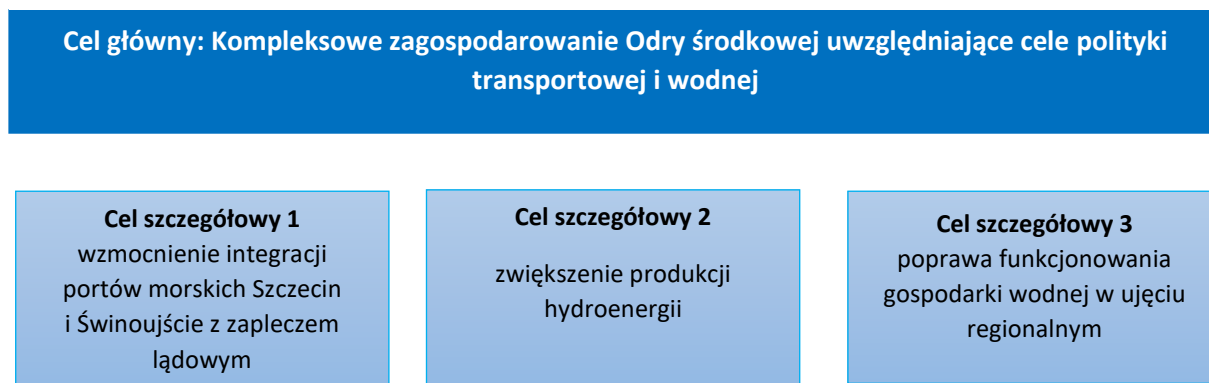


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

4. Cel i zakres interwencji

4.1 Cel główny i logika interwencji

Schemat 1. Logika interwencji Programu



Głównym celem realizacji Programu jest **kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej uwzględniający cele polityki transportowej i wodnej**. Realizacja celu głównego umożliwi utrzymanie możliwości prowadzenia transportu wodnego śródlądowego na całej długości Odry poprzez eliminację istotnego *wąskiego gardła* na odcinku środkowej Odry. Ponadto, przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa energetycznego.

Zwiększenie retencji powyżej wybudowanych stopni wodnych (zarówno retencji korytovej jak i gruntowej) poprzez m.in. odtworzenie poziomu wód gruntowych pozwoli na stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju flory i fauny. Dodatkowo zwiększenie retencji umożliwi zasilanie zbiorników wód podziemnych i wód podskórnych oraz nawadnianie do celów rolniczych.

Tabela 2. Podstawowe informacje o inwestycji realizowanej w ramach Programu

Nazwa inwestycji	Okres realizacji	Opis projektu	Wartość (mln zł)
<i>Budowa stopnia wodnego Ścinawa na rz. Odrze</i>	2023-2030	Budowa stopnia wodnego Ścinawa wraz ze zbiornikiem wodnym oraz hydroelektrownią i obiektami towarzyszącymi	1 648,54
<i>Budowa stopnia wodnego Lubiąż na rz. Odrze w rejonie wsi Gliniany</i>	2023-2030	Budowa stopnia wodnego Lubiąż wraz ze zbiornikiem wodnym oraz hydroelektrownią i obiektami towarzyszącymi	1 437,43

4.2 Cele szczegółowe i zakres interwencji

Uwzględniając obowiązujące regulacje w zakresie polityki rozwoju oraz wieloletnich programów inwestycyjnych, w Programie wyodrębniono dwie kategorie wzajemnie powiązanych celów: cel główny oraz cele szczegółowe.

Logika interwencji zakłada, że cel główny Programu zostanie osiągnięty dzięki realizacji dwóch zadań inwestycyjnych:

- budowa stopnia wodnego Lubiąż,
- budowa stopnia wodnego Ścinawa.

Zakres interwencji Programu odnosi się do środkowego odcinka ODW na rejonie gminy Lubiąż i Ścinawa.

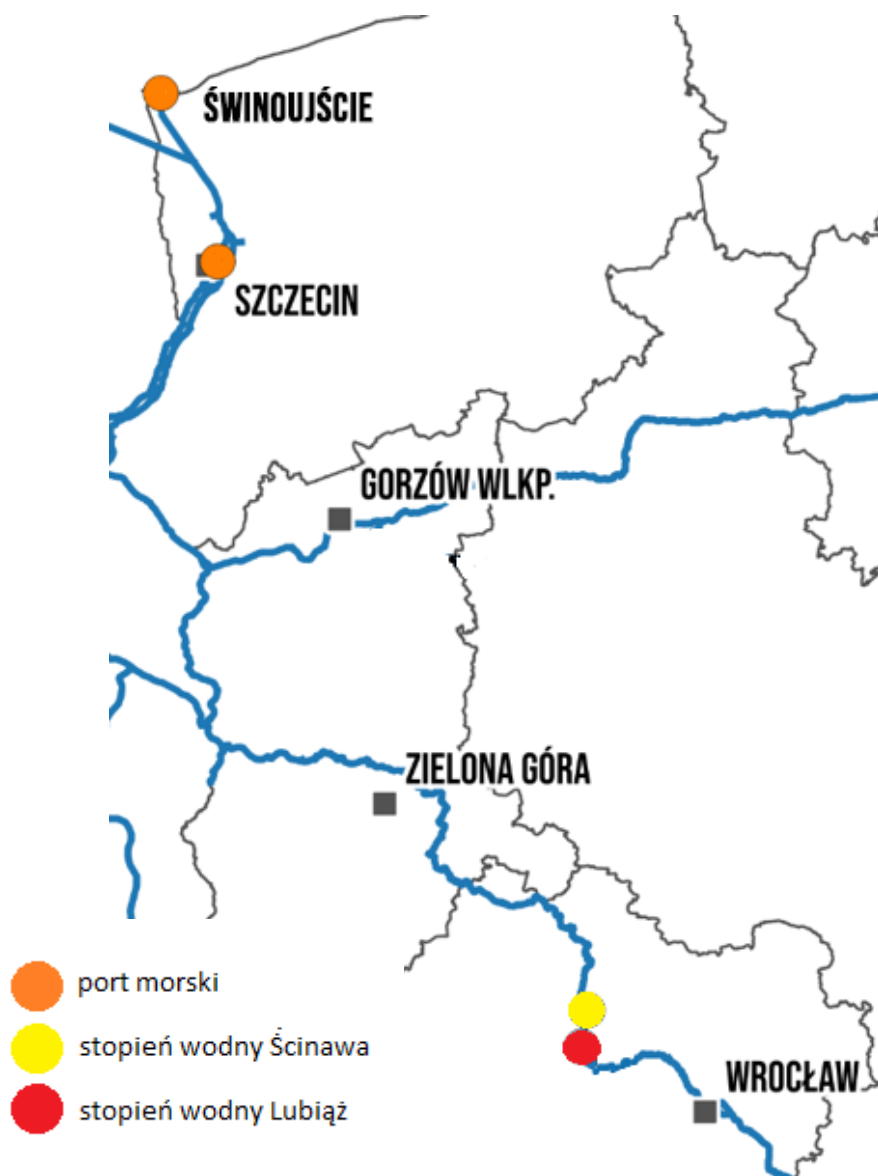
Realizacja wyżej wymienionych zadań inwestycyjnych umożliwi realizację trzech celów szczegółowych, składających się na cel główny:

- cel szczegółowy 1 – wzmocnienie integracji portów morskich Szczecin i Świnoujście z zapleczem lądowym,
- cel szczegółowy 2 – zwiększenie produkcji hydroenergii,
- cel szczegółowy 3 – poprawa funkcjonowania gospodarki wodnej w ujęciu regionalnym.

4.3 Kierunek interwencji i priorytety

Realizacja wszystkich elementów zadań inwestycyjnych związanych z budową stopni wodnych: Lubiąż i Ścinawa przyczyni się do realizacji celu głównego i celów szczegółowych Programu.

Mapa 2. Proponowane lokalizacje inwestycji objętych zakresem Programu



Źródło: Opracowanie własne.

W ramach prac nad realizacją wskazanych inwestycji zostaną zaprojektowane:

- jaz ruchomy kłapowy z kładką/mostem umożliwiającym komunikację pomiędzy brzegiem prawym i lewym,
- śluza żegluga z głową pośrednią i podziałem komory na dwie części (wraz z przygotowaniem terenu na lokalizację drugiej śluzy bliźniaczej, planowanej do budowy w przyszłości),
- hydroelektrownia,
- seminaturalna przepławka dla ryb (przystosowana dla ryb dwuśrodowiskowych),
- sterownia obsługująca jaz, elektrownię wodną i śluzę,
- oraz inne obiekty towarzyszące (w tym oznakowanie nawigacyjne), tworzące całość pod względem funkcjonalno-technicznym.

Natomiast podstawowy zakres robót w cofce stopni wodnych będzie obejmował:

- przebudowę obwałowań w zakresie dostosowania ich do nowych warunków hydrotechnicznych i geotechnicznych (odwodnienie i zabezpieczenie przeciwpowodziowe terenów w zasięgu wpływu stopni),
- poprawę parametrów eksploatacyjnych rzeki Odry, udroźnienie przęseł żeglugowych mostów, przebudowę budowli regulacyjnych,
- system nawadniania lasów łęgowych poniżej stopnia,
- regulację stosunków wodnych na ciekach znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowych stopni.

Obecnie przedsięwzięcia są na etapie wstępnych prac projektowych. Szczegółowy zakres rzeczowy inwestycji zostanie określony na etapie przygotowania studiów wykonalności.

Schemat 2. Ogólny harmonogram prac związanych z budową stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa



Źródło: Opracowanie własne.

4.4 Cel szczegółowy 1 – Wzmocnienie integracji portów morskich Szczecin i Świnoujście z zapleczem lądowym

Włączenie transportu wodnego śródlądowego do łańcuchów transportowych w korytarzu północ-południe w zachodniej Polsce jest jednym z celów operacyjnych Programu. Wzrost wolumenu ładunków, m.in. na skutek inwestycji w zespole portów Szczecin-Świnoujście (np. budowa głębokowodnego terminala kontenerowego, pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m, rozbudowa terminala LNG), prawdopodobnie doprowadzi w ciągu kilkunastu najbliższych lat do całkowitego wykorzystania przepustowości rozbudowywanej obecnie sieci drogowej i kolejowej w przekroju korytarza. Brak możliwości dalszego zwiększania przepustowości dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych w stopniu proporcjonalnym do przyrostu ładunków, spowoduje, że zarówno obszar portu, jak i sieć transportowa na jego zapleczu, będzie się borykać z problemem narastającej kongestii. Przeciążenie infrastruktury transportowej może być odczuwalne szczególnie dotkliwie w rejonach aglomeracyjnych Wrocławia i Szczecina, ale także w mniejszych ośrodkach. Koszty finansowe poniosą

przedsiębiorcy – gestorzy ładunków, port zapłaci utratą konkurencyjności, a mieszkańcy miast i aglomeracji – pogorszeniem jakości życia.

Analiza uwarunkowań infrastruktury transportowej prowadzi do konkluzji, że dalszy rozwój sieci drogowej i kolejowej w korytarzu E30 może nie zapewnić przepustowości niezbędnej do sprawnego funkcjonowania łańcuchów logistycznych. Rozwój dróg wodnych i przeniesienie części ładunków na barki ma potencjał, żeby uwolnić rezerwy przepustowości zarówno sieci drogowej jak i kolejowej. W ten sposób transport wodny śródlądowy może obniżyć koszty logistyki w gospodarce narodowej w skali makro. Rezultatem w tym wymiarze Programu będzie obniżenie uciążliwości całego sektora transportu dla człowieka i środowiska bez uszczerbku dla sprawności łańcucha logistycznego mimo wzrostu wolumenu ładunków.

Obecne warunki nawigacyjne i dostępne parametry eksploatacyjne sprawiają, że przedmiotowy odcinek drogi wodnej stanowi istotne „wąskie gardło” warunkujące dostępność transportową dla prowadzenia przewozu ładunków, pasażerów i turystyki wodnej, w połączeniu regionów południowych z północnymi.

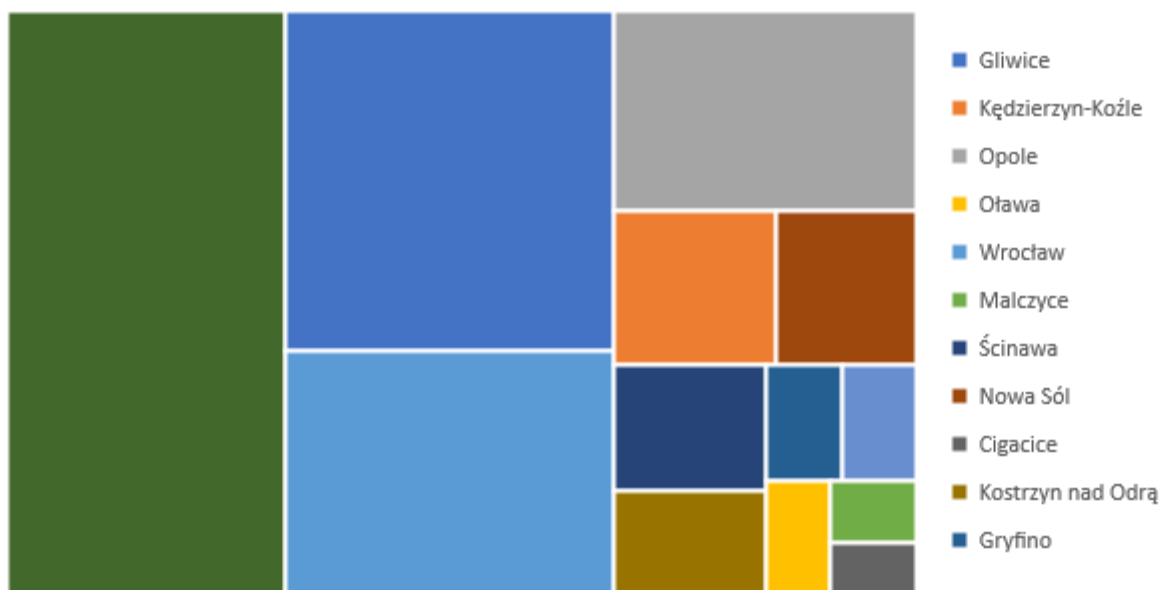
W kontekście transportowym i poza transportowym stopień wodny przyczyni się do:

- rozwoju transportu wodnego śródlądowego,
- zwiększenia konkurencyjności portów morskich poprzez utworzenie w pełni multimodalnego korytarza transportowego (transport kolejowy, drogowy i wodny śródlądowy) łączącego północ z południem,
- zwiększenie poziomu ochrony przeciwpowodziowej,
- zapobieganie skutkom suszy w rejonie Odry środkowej.

Znacząca poprawa tych parametrów poprzez zapewnienie warunków żeglugowych – co najmniej III klasy żeglowności – pozwoli na ich efektywniejsze transportowe i turystyczne wykorzystanie tej drogi wodnej. Biorąc pod uwagę cel Programu istotne jest, że realizacja inwestycji na 37,5 km drogi wodnej (odcinek Malczyce-Lubiąż-Ścinawa) przyczyni się do poprawy warunków nawigacyjnych na całej Odrze środkowej.

Analizy wykonane za pomocą modelu ruchu żeglugi śródlądowej, w ramach prac nad *Analizą Kosztów i Korzyści Modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej*, wykazały, że realizacja inwestycji dotyczących budowy stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa wraz z usunięciem innych miejsc limitujących żeglugę (odbudowa zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry granicznej i środkowej) umożliwi średnioroczny transport ładunków na poziomie ok. 7,5 mln ton ładunków, przy wykonywanej pracy przewozowej na poziomie 1,3 mld t-km (obecnie transport ładunków wynosi około 2,4 mln ton, a odcinek Odry środkowej stanowi „wąskie” gardło i praktycznie nie jest wykorzystywany do transportu ładunków – patrz: diagnoza).

Wykres 9. Prognozowane przewozy ładunków w podziale na rejony transportowe w korytarzu Odrzańskiej Drogi Wodnej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych wynikowych z modelu ruchu

Krótkookresowo rezultatem inwestycji będzie zapewnienie dostępności transportowej w całym przebiegu ODW, w transporcie ładunków w kierunkach północ-południe. ODW będzie stanowić korytarz transportowy zapewniający bezpieczeństwo energetyczne dla regionów Polski zachodniej i południowej. Uzyskane parametry eksploatacyjne pozwolą na przewóz surowców energetycznych o charakterze strategicznym do 3 elektrowni węglowych położonych w obszarze oddziaływania, z wykorzystaniem portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu oraz regionu Śląskiego.

W przypadku bezpieczeństwa żywnościowego, to produkty rolnictwa stanowią drugą największą grupę ładunkową, przewożoną w transporcie międzynarodowym (rocznie ok. 0,3 mln ton). Efekty planowanych inwestycji mogą zapewnić możliwości transportu produktów agrarnych, w relacji do portów morskich lub w ramach transportu krajowego. Na ODW działają przedsiębiorstwa żeglugowe wyspecjalizowane do przewozów produktów żywnościowych i agrarnych (posiadających wymagane certyfikaty i statki dostosowane do takich operacji przewozowych).

W perspektywie krótkoterminowej uzyskana przepustowość infrastruktury pozwoli na sprawny i efektywny transport wpływający na bezpieczeństwo energetyczne i żywnościowe. W perspektywie długoterminowej rynek żeglugowy ODW będzie dostępny dla nowych grup ładunkowych m.in.: przewóz kontenerów, chemikalia, paliwa płynne, gaz czy nawozy.

4.5 Cel szczegółowy 2 – Zwiększenie produkcji hydroenergii

Realizacja działań Programu umożliwi wykorzystanie źródeł odnawialnych do produkcji energii elektrycznej w elektrowniach wodnych zlokalizowanych na stopniach wodnych, co wpłynie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i stabilizacji krajowego systemu energetycznego.

Przyczyni się to do skuteczniejszej realizacji celów współczesnej polityki klimatyczno-energetycznej przez zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i stabilizacji krajowego systemu energetycznego ograniczając emisję CO² pochodzącą między innymi ze spalania węgla.

Na stopniach wodnych zainstalowane będą elektrownie o mocy:

- stopień wodny Lubiąż: około 20 GWh/rok,
- stopień wodny Ścinawa: około 17 GWh/rok.

Elektrownie jako element stopni wodnych na ODW

Elektrownia na stopniu wodnym lokalizowana jest na zewnętrznej stronie łuku brzegu wklęsłego – w miejscu, w którym znajduje się największy prąd rzeczny. Każda z elektrowni przepływowych posiada 3 turbozespoły z turbiną Kaplana. Proponowanym typem elektrowni jest elektrownia przepływowa o turbinach poziomych.

Elektrownia jest najgłębiej posadowionym budynkiem na stopniu. Jednak ważne żeby była przewyższona ponad wody miarodajne. Takie usytuowanie elektrowni nie dopuszcza do jej zalania przez wody powodziowe. Pozwala również zlokalizować stacje transformatorowe w jej budynku (tak by nie zajmować terenu zalewowego w pobliżu elektrowni).

4.6 Cel szczegółowy 3 - Poprawa funkcjonowania gospodarki wodnej w ujęciu regionalnym

Realizacja wszystkich elementów inwestycji ma na celu ochronę przeciwpowodziową miejscowości Lubiąż i Ścinawa oraz terenów przyległych. Zakłada się zwiększenie retencji korytowej – zwiększenie objętości zretencjonowanej wody o 3 mln m³ wody w przypadku każdej inwestycji, przywrócenie pierwotnych poziomów wód gruntowych, zapobieżenie przesuszaniu się przyległych terenów i ochronę lasów łąkowych.

Cel przeciwpowodziowy planowanych inwestycji zostanie uzyskany dzięki udroźnieniu koryta rzeki (likwidacji przewężeń i wyłyceń,) oraz modernizacji i rozbudowie systemu obwałowań przeciwpowodziowych.

Prognozuje się podniesienie poziomu zabezpieczenia przed powodzią poprzez stabilizację dolnego stanowiska stopnia wodnego Brzeg Dolny i Malczyce. Liczba osób chronionych przed powodzią - 30 tys. osób. Szacunkowa wartość chronionego majątku przewyższa 2 mld zł.

Dodatkowo zwiększenie retencji umożliwi zasilanie zbiorników wód podziemnych i wód podskórnych oraz nawadnianie do celów rolniczych.

Budowa stopni wodnych przyczyni się również do zwiększenia rekreacyjnego i turystycznego wykorzystania Odry swobodnie płynącej.

5. Wpływ realizacji Programu na środowisko

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.

6. System realizacji

Wykonawca Programu

Wykonawcą Programu i jednocześnie inwestorem zadań będzie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* wykonuje prawa właścicielskie w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa²⁰ oraz jako administracja drogi wodnej utrzymuje je w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę²¹.

PGW WP będzie odpowiedzialne za wdrożenie działań inwestycyjnych opisanych w Programie w planowanym terminie i zakresie rzeczowym oraz za uzyskanie ostatecznego zamierzonego efektu. Zadania związane z planowaniem, przygotowaniem projektów i realizacją inwestycji oraz utrzymaniem i eksploatacją obiektów hydrotechnicznych, a także eksploatacja i utrzymanie obiektów oraz dróg wodnych są zadaniami statutowymi PGW WP.

Należy podkreślić, że PGW WP posiada niezbędne zaplecze merytoryczne i techniczne do realizacji zadań przewidzianych w Programie. PGW WP w ostatnich latach z powodzeniem realizowało przedsięwzięcia zbliżone zakresem prac i poziomem finansowania (np. budowa stopnia wodnego Malczyce czy zbiornika wodnego Świnna Poręba).

Koordinacja realizacji zadań

Organem odpowiedzialnym za koordynację realizacji zaprojektowanych inwestycji jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Do zadań koordynatora należeć będzie w szczególności: zapewnienie skutecznego wdrażania podejmowanych inicjatyw oraz monitorowanie postępów we wdrażaniu Programu.

Program ma także charakter programu terytorialnego, tj. opiera się na analizie elementów składowych istniejącego kapitału terytorialnego obszaru oddziaływania, w tym szansach, barierach rozwojowych i wyzwaniach, uwzględniając tym samym przestrzenny wymiar interwencji.

Zmiany w treści Programu

Dokument oraz jego aktualizacje (zmiany lub rozszerzenie zakresu Programu) zatwierdzone są przez Radę Ministrów w drodze uchwały. Przesunięcia działań pomiędzy kierunkami interwencji nie wymagają zmiany Programu.

Wprowadzenie zmian do dokumentu następuje z inicjatywy jednostki realizującej zadanie lub ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. We wniosku realizatora Programu kierowanym do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wskazuje się zakres zmiany wraz z uzasadnieniem.

Wskazane powyżej zmiany niewymagające akceptacji Rady Ministrów będą uwzględnione w Programie zgodnie z przyjętą procedurą.

²⁰ Zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 212 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne*.

²¹ Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

7. System monitorowania

System monitorowania ma na celu ocenę stopnia postępu realizacji inwestycji określonych w Programie, identyfikację ewentualnych ryzyk i trudności pojawiających się podczas jego wdrażania. Zaproponowane rozwiązanie gwarantuje skuteczną wymianę informacji o postępach prac oraz możliwość reagowania na pojawiające się różnice między przyjętymi założeniami a uzyskanymi efektami. Ocena stopnia postępu realizacji Programu, w tym osiągnięcia celu głównego, będzie prowadzona poprzez jego bieżący monitoring.

Bieżący monitoring realizacji Programu

Instytucją odpowiedzialną za bieżący monitoring Programu będzie urząd obsługujący ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Instrumenty wykorzystywane do jego wykonywania to:

- kwartalna sprawozdawczość PGW WP dotycząca wykonania *Programu planowanych inwestycji w gospodarce wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PPI)*²²,
- raporty z realizacji inwestycji objętej Programem (informacja sprawozdawcza),
- raport z zakończenia realizacji inwestycji, przygotowany w oparciu o plan działań oraz wskaźniki określone w Programie.

Zakłada się także wprowadzenie Programu do Portfela Projektów Strategicznych oraz prowadzenie procesu monitorowania poprzez system teleinformatyczny MonAliZa.

Inwestor będzie prowadził bieżący nadzór nad realizacją Programu i będzie przekazywał informacje o postępach realizacji inwestycji objętych Programem w ramach **kwartalnej sprawozdawczości z wykonania PPI** przekazywanej do ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Jeżeli w trakcie realizacji Programu zaistnieje sytuacja, w której minister właściwy do spraw gospodarki wodnej i minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej nie będą obsługiwani przez jeden urząd, wówczas urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej prześle przedmiotowe informacje do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w terminie nie dłuższym niż 7 dni kalendarzowych.

W terminie 3 miesięcy po zakończeniu każdego roku PGW WP będzie przygotowywać **informację sprawozdawczą** do ministra właściwego do żeglugi śródlądowej. Sprawozdania będą zawierać informacje o stanie osiągnięcia założonych celów wraz z opisem pojawiających się ryzyk i trudności, techniczny opis wykonania zadań wraz z merytorycznym opisem uzyskanych efektów, stan wykonania mierników oraz finansowe podsumowanie realizacji Programu.

Informacja o realizacji Programu w danym roku, po akceptacji przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, zostanie przekazana do wiadomości członkom Rady Ministrów. Informacja o realizacji Programu będzie przekazywana członkom Rady Ministrów nie później niż do dnia 30 czerwca w każdym kolejnym roku sprawozdawczym.

W przypadku wystąpienia konieczności aktualizacji Programu będzie ona dokonywana przez weryfikację zakresów rzeczowych i wynikających z tego kosztów i terminów, niezwłocznie

²² PPI to katalog inwestycji realizowanych i planowanych do wykonania w gospodarce wodnej. Zadania w PPI są na ogół działaniami wieloletnimi – w trakcie realizacji, kończące się w najbliższym czasie, planowane do realizacji w perspektywie kilku lat lub po zabezpieczeniu środków finansowych na ich rozpoczęcie. Dokument aktualizowany jest przez PGW WP raz w roku. Zgodnie z art. 240 ust. 11, 12 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne*. PPI w zakresie śródlądowych dróg wodnych podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, a w zakresie planowanych inwestycji w gospodarce wodnej podlegają zaopiniowaniu przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

po wystąpieniu czynników mających wpływ na zmianę zapisów przyjętych w uchwale Rady Ministrów ustanawiającej Program.

Raport po zakończeniu realizacji Programu

Po zakończeniu realizacji inwestycji określonych w Programie Inwestor przygotowuje informację zbiorczą z jego wykonania zawierającą w szczególności:

- opisowe podsumowanie działań podjętych w trakcie trwania Programu i ich efektów,
- dokumentację fotograficzną zrealizowanych inwestycji,
- analizę osiągnięcia efektów rzeczowych Programu opartą o stopień realizacji wskaźników,
- informację o osiągnięciu celu głównego i celów szczegółowych,
- analizę wykonania finansowego Programu,
- identyfikację najważniejszych ryzyk pojawiających się podczas realizacji Programu i sposobów ich eliminacji,
- rekomendacje dalszych działań.

Przedmiotowy raport zostanie przekazany ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej nie później niż w terminie 30 dni po zakończeniu realizacji projektu.

Raport końcowy przedkłada się Radzie Ministrów w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia wykonania Programu.

Wskaźniki realizacji Programu

Dla każdego z celów Programu (głównego i szczegółowych) zostały określone zakładane efekty – umożliwi to efektywny monitoring realizacji Programu oraz ułatwi sprawozdawczość z przebiegu jego realizacji. Należy podkreślić, że istnieje duże prawdopodobieństwo wzajemnego przenikania się efektów pomiędzy poszczególnymi celami co może świadczyć o komplementarności logiki interwencji.

Stopień realizacji celów określony został na zakończenie Programu, tj. w 2030 r. W sprawozdaniach rocznych, gdy nie będzie możliwe przedstawienie wartości wskaźnika, przewiduje się przekazanie informacji jakościowej ze wskazaniem etapu realizacji poszczególnych kierunków interwencji.

Tabela 3. Wskaźniki realizacji celu głównego Programu dla roku 2030

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość	Źródło danych	Typ wskaźnika
Liczba wybudowanych elektrowni wodnych	szt.	2	PGW WP	Produktu
Liczba wybudowanych stopni wodnych	szt.	2	PGW WP	Produktu
Liczba ludzi chronionych przed powodzią	tys.	30	PGW WP/GUS	Rezultatu

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 4. Wskaźnik realizacji celu szczegółowego 1 dla roku 2030

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa (2021 r.)	Wartość	Źródło danych	Typ wskaźnika
Liczba kilometrów drogi wodnej ze zwiększonymi parametrami nawigacyjnymi – co najmniej III klasa żeglowności	km	-	37,5	PGW WP	Produktu
Liczba ładunków transportowanych Odrzańską Drogą Wodną	mln ton	1,9	7,5	GUS	Rezultatu

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 5. Wskaźnik realizacji celu szczegółowego 2 dla roku 2030

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość	Źródło danych	Typ wskaźnika
Potencjał produkcyjny odnawialnej energii elektrycznej	GWh/rok	37	PGW WP	Rezultatu

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 6. Wskaźnik realizacji celu szczegółowego 3 dla roku 2030

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość	Źródło danych	Typ wskaźnika
Zwiększenie objętości/ilości retencjonowanej wody	mln m ³	6	PGW WP	Produktu

Źródło: Opracowanie własne.

8. Plan finansowy

Istotą wypełnienia Celu głównego Programu będzie realizacja dwóch zadań inwestycyjnych:

- budowa stopnia wodnego Lubiąż,
- budowa stopnia wodnego Ścinawa.

Łączna wartość Programu: **3 085,98 mln. zł.**

Główne źródło finansowania: budżet państwa.

Inwestycje mogą być również finansowane z uwzględnieniem zwrotnych środków zagranicznych (instrumenty finansowe, pożyczki).

Tabela 7. Harmonogram rzeczowo-finansowy Programu w podziale na lata (mln zł)

Okres realizacji	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Suma
Budowa stopnia wodnego Lubiąż	6,330	11,353	11,353	208,670	354,978	353,059	332,752	158,941	1 437,435
- przygotowanie dokumentacji projektowej	6,33	11,35	11,35	-	-	-	-	-	29,04
- roboty budowlane	-	-	-	208,67	354,98	353,06	332,75	158,9	1 338,10
- w tym w ramach robót budowlanych: elektrownia wodna	-	-	-	-	68,67	67,56	67,59	33,79	237,61
- uruchomienie i rozruch	-	-	-	-	-	-	-	-	7,19
- zarządzanie projektem	-	-	-	-	-	-	-	-	63,10
Budowa stopnia wodnego Ścinawa	8,611	13,112	13,112	242,249	399,750	396,232	383,280	192,200	1 648,545
- przygotowanie dokumentacji projektowej	8,61	13,11	13,11	-	-	-	-	-	34,83
- roboty budowlane	-	-	-	242,25	399,75	396,23	383,28	192,2	1 405,75
- w tym w ramach robót budowlanych: elektrownia wodna	-	-	-	-	68,69	67,57	67,58	33,78	237,62
- uruchomienie i rozruch	-	-	-	-	-	-	-	-	8,24
- zarządzanie projektem	-	-	-	-	-	-	-	-	70,79
Wartość Programu	14,940	24,465	24,465	450,918	754,728	749,291	716,032	351,140	3 085,979
Źródło finansowania	BP	BP	BP	BP	BP	BP	BP	BP	BP

Finansowanie inwestycji z budżetu państwa będzie spełniać zasadę, że łączna kwota środków z budżetu państwa nie może być wyższa niż wartość kosztorysowa inwestycji określona przy rozpoczęciu jej realizacji, obejmująca koszty przygotowania do realizacji, koszty robót budowlanych, koszty nadzoru nad wykonywaniem robót budowlanych i koszty pierwszego wyposażenia oraz z uwzględnieniem warunków dokonywania wydatków przez państwowe jednostki budżetowe i zasad udzielania dotacji na realizację inwestycji innym jednostkom.

9. Spis map, wykresów, tabel i schematów, źródła zdjęć

Spis map

Mapa 1. Przebieg polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej E30 z orientacyjnym obszarem oddziaływania Programu.....	14
Mapa 2. Proponowane lokalizacje inwestycji objętych zakresem Programu	26

Spis wykresów

Wykres 1. Logika funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju	5
Wykres 2. Eksploatowane śródlądowe drogi wodne w Polsce 2020 r.....	15
Wykres 3. Przewozy na osi północ-południe Odrzańską Drogą Wodną.....	17
Wykres 4. Koncentracja przewozów na ODW (t-km w tys.).....	18
Wykres 5. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % w ludności ogółem	22
Wykres 6. Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2021 r. (%)	23
Wykres 7. Podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym.....	23
Wykres 8. Korzystający z instalacji w % ogółu ludności	24
Wykres 9. Prognozowane przewozy ładunków w podziale na rejony transportowe w korytarzu Odrzańskiej Drogi Wodnej	27

Spis tabel

Tabela 1. Klasyfikacja odcinków Odrzańskiej Drogi Wodnej (2022 r.) ze wskazaniem odcinka objętego zakresem Programu.....	16
Tabela 2. Podstawowe informacje o inwestycji realizowanej w ramach Programu	25
Tabela 3. Wskaźniki realizacji celu głównego Programu dla roku 2030.....	34
Tabela 4. Wskaźnik realizacji celu szczegółowego 1 dla roku 2030	34
Tabela 5. Wskaźnik realizacji celu szczegółowego 2 dla roku 2030	35
Tabela 6. Wskaźnik realizacji celu szczegółowego 3 dla roku 2030	35
Tabela 7. Harmonogram rzeczowo-finansowy Programu w podziale na lata (mln zł).....	36

Spis schematów

Schemat 1. Logika interwencji Programu.....	25
Schemat 2. Ogólny harmonogram prac związanych z budową stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa	27

Zdjęcie na stronie tytułowej: PGW WP/Marian Szpak